

INTERNATIONAL NAVIGATION COMPANY

# RED STAR LINE

Königlich-Belgische Postdampfschiffahrt



zwischen

## ANTWERPEN - NEW-YORK ANTWERPEN - PHILADELPHIA

Landungsplatz in Antwerpen



Landungsplatz in Philadelphia



Dampfer erster Klasse.  
Für Red Star Line (Postdampfer) mit  
Pennsylvania-Eisenbahn  
Verbindungen über  
Verbindungen über...

Generalagenten für Europa  
**VON DER BECKE & MARSILY**  
ANTWERPEN.

Generalagenten  
**PETER WRIGHT & SONS**  
NEWYORK & PHILADELPHIA.

**J. P. Diendonné-Derulle** in Grevenmacher.

Bram Beelaert, consultant  
 wetenschappelijk werk  
 Red Star Line | People on  
 the Move

## 'Have you been to the doctor yet?' Het Red Star Line-hygiëne- en controlestation voor emigranten als plek van herinnering

*Aan de Rijnkaai in het Eilandje, het oude Antwerpse havenkwartier, is onlangs de restauratie gestart van de originele sanitaire en medische controle-installaties van de Red Star Line. In 2012 worden de gebouwen de locatie van het nieuwe stedelijke migratiemuseum Red Star Line | People on the Move. De Red Star Line bracht tussen 1873 en 1934 ongeveer twee miljoen passagiers van Europa naar verschillende havens in de Verenigde Staten en Canada. De migranten op het tussendek kwamen voornamelijk uit Centraal- en Oost-Europa, maar ook nogal wat Belgen maakten de oversteek met de rederij. De Red Star Line speelde een centrale rol in de organisatie van de opvang van landverhuizers in Antwerpen, en in de organisatie van de medische onderzoeken als anticipatie op de selectieprocedures in de VS. Het complex aan de Rijnkaai is dan ook een goed uitgangspunt om het verhaal te vertellen van de transitmigratie door Antwerpen naar Noord-Amerika. Dit artikel gaat de status na van het complex als 'lieu de mémoire', en schetst de bredere historische context waarbinnen het tot stand is gekomen en heeft gefunctioneerd. Het is een verhaal met sociale, politieke, economische en culturele elementen, dat ons een inzicht geeft in hoe de maatschappelijke en politieke houding tegenover migratie veranderde naarmate de lange 19e eeuw haar einde naderde.*

*'Everybody who comes to Antwerp has to go to the doctor.  
 The first thing people ask is, "Have you been to the doctor yet?"  
 "What did the doctor say to you?"'*

Uit: Sholem Aleichem, *Adventures of Motl, Peysi the Cantor's son*, 1907.<sup>1</sup>

---

Affiche van de Red Star Line. Deze rederij bracht tussen 1873 en 1934 ongeveer twee miljoen passagiers van Europa naar verschillende havens in de Verenigde Staten en Canada. (Musée National d'Histoire et d'Art, Luxemburg)

## De aanleiding

Ellis Island in New York is een iconische plek. Immigranten moesten er vanaf 1892 een reeks controles ondergaan om te bepalen of ze de VS binnen mochten. Alle mensen van wie werd vermoed dat ze niet in hun eigen onderhoud konden voorzien, onder andere door hun fysieke conditie, werd de toegang tot het land ontzegd. Het maakte van Ellis Island het *island of hope and tears*. Voor velen was de passage door het complex van de immigratiedienst het laatste spannende moment en een hoopvol einde van een lange en onzekere reis. Voor anderen was Ellis Island de plaats waar hun dromen uiteenspatten.<sup>2</sup>

Minder bekend is dat de selectieprocedure voor emigranten al begon ver voor de passagiers van de oceanstomers de Amerikaanse kust in zicht kregen. De Act of March 3 uit 1891 verplichtte de rederijen, die grof geld verdienden met het transport van migranten, om al een eerste selectie uit te voeren in de havens van vertrek. Ook moesten de scheepvaartmaatschappijen iedereen die bij aankomst werd geweigerd op eigen kosten repatriëren. Op die manier werd de eerste lijn van de Amerikaanse grenscontrole op immigranten geëxporteerd naar Europa. De Amerikaanse historicus Aristide Zollberg noemde het een beleid van *remote control*.<sup>3</sup> Op Ellis Island werd een goede twee procent van de immigranten teruggestuurd. Voor het vertrek in Europa kon dat oplopen tot het vijfvoud.<sup>4</sup>

Dit had een grote invloed op de transitmigratie in inschepingshavens zoals Antwerpen. De inspecties voor het vertrek stonden centraal in de beleving van veel landverhuizers. In *Adventures of Motl, Peysi the Cantor's son* beschrijft Sholem Aleichem de emigratie van een Russisch-Joodse familie naar de VS via Antwerpen. De auteur, zelf geboren in tsaristisch Rusland en geëmigreerd naar de VS, bezocht de Scheldestad in 1907 en 1914. Hij sprak er met Joodse transitmigranten uit Oost-Europa, waarschijnlijk ter voorbereiding van zijn boek.<sup>5</sup> In zijn hoofdstukken over Antwerpen figureert het meisje Goldele, dat moet achterblijven om te genezen van trachoom, een besmettelijke oogziekte, terwijl de rest van haar familie naar Amerika vertrok: 'Goldeles moeder viel drie keer flauw; haar vader wilde bij haar blijven maar dat kon niet – zijn ticket zou vervallen als hij dat deed ... Dus vertrokken ze naar Amerika, en Goldele bleef achter tot ze genezen was van trachoom. Wel, de behandeling duurt nu al een jaar. Mevrouw Zaichik zegt dat haar ogen niet zijn genezen omdat ze blijft huilen.'<sup>6</sup>

De Red Star Line speelde een centrale rol in de organisatie van alle procedures in Antwerpen. In 1894 bouwde de rederij daarvoor een eerste bescheiden loods om passagiers te kunnen inspecteren en om hun bagage te beroken tegen ongedierte. In 1912 richtte de stad een groot douanekantoor op naast de hangar. Vermoedelijk was het bureau exclusief aan de Red Star Line toegewezen. De maatschappij vervoerde naast passagiers ook aanzienlijke hoeveelheden cargo. In 1922 en 1923 bouwde de Red Star Line een nieuwe vleugel met twee verdiepingen. Architecturaal is deze sobere art-decostructuur het meest interessant. Derdeklassepassagiers wer-



Een immigrante toont op Ellis Island haar medisch certificaat uit de vertrekhaven.  
(collectie Ellis Island Museum, New York)

den er ontluisd en moesten zich wassen. Intussen werd hun bagage ontsmet. De oude loods uit 1894 werd geïntegreerd in het nieuwe geheel als ontvangstruimte.<sup>7</sup>

De geschiedenis van het complex aan de Rijnkaai is een goed uitgangspunt om het verhaal te vertellen van de transitmigratie door Antwerpen naar Noord-Amerika. In haar brede context is die geschiedenis een verhaal met sociale, politieke, economische en culturele elementen. Het geeft ons een inzicht in hoe de maatschappelijke en politieke houding tegenover migratie veranderde naarmate de lange 19e eeuw haar einde naderde. Ook is het als museum, of eerder uitbater van een *lieu de mémoire*, goed om het Red Star Line-complex als plek van herinnering zo betekenisvol mogelijk in te vullen – zeker wanneer het gaat om een bijwijlen beladen onderwerp als migratie.

### De voorgeschiedenis

De Red Star Line begon in 1873 vanuit Antwerpen te varen op de VS en later Canada. Achter de rederij zat de International Navigation Company uit Philadelphia. Om te kunnen profiteren van lagere Europese lonen voor de bemanning en goedkopere schepen uit Groot-Brittannië, zetten de Amerikanen met Antwerpse handelscontacten de Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine op. De twee Belgische aandeelhouders, Julius Von der Becke en Eduard Marsily, hadden een beperkte portefeuille. De Belgische regering en de stad Antwerpen steunden de



Het complex van de Red Star Line aan de Rijnkaai, ca. 1926  
(collectie Vrienden van de Red Star Line, Antwerpen)

komst van de Red Star Line. Ze stelden de rederij vrij van haventaksen en gaven haar het monopolie op het Belgische postverkeer naar de VS, met bijbehorende subsidies.<sup>8</sup>

De economische belangen waren aanzienlijk. De Red Star Line was het meest actief in de periode waarin mensen uit Centraal-, Oost- en Zuid-Europa massaal de wijk namen naar overzeese gebieden. Tussen 1880 en 1914 maakten bijna vier miljoen inwoners van Oostenrijk-Hongarije, ruim drie miljoen Russen en vier miljoen Italianen de oversteek naar de VS. Terwijl Amerika zich volop aan het ontwikkelen was, werd de bevolkingsdruk op het Europese platteland steeds groter. Als gevolg van de industrialisering verdween de thuisnijverheid als mogelijkheid om het inkomen aan te vullen. Dit had zich het eerst voorgedaan in West-Europa en Scandinavië, maar tegen het einde van de 19e eeuw voltrok deze evolutie zich ook in het oosten van het continent. Daarnaast zorgden rampen, oorlogen of misoogsten voor regionale opflakkingen van de emigratiekoorts. Emigreren was ook een veel gebruikte strategie om de dienstplicht te ontlopen. Russische Joden hadden, bovenop hun precaire economische positie, te lijden onder discriminatie en leefden onder de constante dreiging van het geweld van de pogroms.

Wie vertrok, was vol van de kansen en mogelijkheden die hij op zijn reisdoel dacht te gaan benutten, en waarover hij had horen vertellen in het dorp of gelezen in brieven van familie. Emigranten kozen in regel bestemmingen waar zich voordien al verwanten of kennissen hadden gevestigd. Doordat verschillende Europese au-



Agentschap van de Red Star Line in Warschau. Foto Alter Kacyzne  
(YIVO, Institute for Jewish Research, New York)

toriteiten hun emigratieverboden ophieven, konden landen als Canada, Brazilië en Argentinië bovendien openlijk adverteren. Daarnaast had de transportsector in de loop van de 19e eeuw een ware metamorfose ondergaan. Stoomboten en treinen waren betrouwbaarder dan zeilschepen en paardenkarren, en zorgden voor een goedkopere en snellere reis. Maatschappijen zoals de Red Star Line beschikten over een netwerk van agenten dat zich uitstreekte tot diep in de emigratieregio's. Ze gingen actief op zoek naar potentiële klanten en konden voor geïnteresseerden een door-to-doortrip regelen waarin trein, oversteek en logies onderweg inbegrepen waren. Mede daardoor ging ook de tijdelijke migratie de hoogte in. Drie op tien emigranten keerde na verloop van tijd terug. Dikwijls was dat van meet af aan de bedoeling. In de jaren voor de Eerste Wereldoorlog pendelden zo'n 20.000 *golondrinas* of 'zwaluwen' jaarlijks tussen Italië en de VS om seizoensarbeid te verrichten.<sup>9</sup>

Antwerpen was in de jaren 1840, naast Bremen, Hamburg, Rotterdam en Le Havre, een van de belangrijke Europese continentale vertrekhavens geworden. De IJzeren Rijn, een spoorweg die het Rijngebied in Duitsland verbond met de Antwerpse haven, maakte dat veel migranten uit het zuiden van de Duitse gebieden gemakkelijk naar Antwerpen konden. Rond 1850 viel die groei echter stil. Namen er in 1854 nog zo'n 24.000 migranten in Antwerpen de boot naar Noord-Amerika, dan waren er in 1871 geen (!) meer.<sup>10</sup>

Voor een stuk valt dit te verklaren door de terugvallende emigratie uit Europa in het algemeen. Maar Antwerpen kreeg daarboven, met dank aan de intensieve propaganda van zijn concurrenten, de reputatie van een emigratiehaven die landverhuizers aan hun lot overliet. Noch de agenten, noch de autoriteiten slaagden erin een weerwoord te bieden aan die beschuldigingen. Veel had te maken met de toen heersende laissez-fairementaliteit van de Belgische overheid. Emigratie was een privéaangelegenheid waar de overheid zich niet al te veel mee had te moeien.<sup>11</sup> De formaliteiten voor transitmigranten waren in die tijd dan ook relatief gering. In de haven van Antwerpen voorzag een Koninklijk Besluit van 1850 in een nazicht van passagiers door een dokter, net voor het vertrek van een schip aan de kade. Van enige relatie met het Amerikaanse immigratiebeleid was toen nog geen sprake. Het onderzoek diende om epidemieën op het schip te voorkomen.<sup>12</sup>

De komst van de Red Star Line in 1873 stuwde het emigratieverkeer door Antwerpen terug naar omhoog. In de periode tussen 1880 en 1899 bedroeg het jaarlijks gemiddelde van landverhuizers op de rechtstreekse verbindingen 29.500, tussen 1900 en 1913 steeg het naar 61.000.<sup>13</sup> De Belgische emigratiewetgeving van 1876 was een belangrijke stap voorwaarts in de regulatie van de emigratie. Ze riep een commissie voor emigratie in het leven onder leiding van een emigratiecommissaris, met een medische dienst bestaande uit twee geneesheren. Zij waren verantwoordelijk voor de sanitaire controle van de afvarende schepen en het medisch onderzoek van emigranten.

Een vaste plaats voor dat medisch onderzoek was er toen in Antwerpen niet. Tijdens de jaren 1870 en 1880 stroomden klachten binnen bij de emigratiecommissaris. De controles gebeurden in openlucht op het dek of aan de kade tijdens de winter<sup>14</sup>, of in ongeschikte, benauwde hangars.<sup>15</sup> De Belgische overheid drong er bij het Antwerpse stadsbestuur op aan om voor de controles een beschutte plaats te voorzien. Antwerpen voer wel bij de migrantentrafiek, zo was de redenering, en had er in de concurrentie met andere havens alle belang bij dat die humaan gebeurde.<sup>16</sup> De stad hield de boot echter af.<sup>17</sup>

### **De Duitse transitcorridor**

Het begin van de jaren 1890 was niet alleen voor het Amerikaanse immigratiebeleid bepalend. Voor emigranten veranderde ook de tocht naar de vertrekhavens in Europa grondig van aanzien. Een maand voor Ellis Island operationeel werd, in februari 1892, eiste een tyfusedepidemie verschillende dodelijke slachtoffers in het New Yorkse immigrantengetto aan de Lower East Side. Later datzelfde jaar trof een cholera-epidemie grote delen van Rusland en eiste ze achtduizend doden in Hamburg. Russische immigranten<sup>18</sup>, en niet het minst de Joden, werden gezien als de oorzaak van de epidemie.

De Amerikaanse autoriteiten reageerden door een quarantaine van twintig dagen in te stellen voor binnenkomende passagiersschepen, en in september 1892 de trans-Atlantische migratie vanuit bijna alle Europese havens – Antwerpen inclusief – lam



Emigranten op de trein naar Danzig. Foto Alter Kacyzne  
(YIVO, Institute for Jewish Research, New York)

te leggen. De Quarantine Act legde op dat alle verdachte emigranten uit de getroffen regio's gedesinfecteerd moesten worden voor het vertrek van het schip.<sup>19</sup> Amerikaanse agenten werden gestationeerd in de Canadese havens om ook daar controles uit te voeren op de inkomende reizigers die op weg waren naar de Verenigde Staten.<sup>20</sup>

In Duitsland entte deze nieuwe verplichting zich op de al bestaande Amerikaanse eisen om migranten medisch te controleren, én op de tendens naar strengere grensprocedures voor immigranten naar Duitsland zelf.<sup>21</sup> Aan de treinstations van de Pruisische oostgrens en in centrale stations zoals Ruhlleben en Leipzig werden controlepunten opgericht. Die stonden onder jurisdictie van de Pruisische overheid, maar werden uitgebaat door de scheepvaartmaatschappijen. Agenten controleerden en desinfecteerden de migranten er een eerste maal. Er ontstond een hermetische transitcorridor, waar landverhuizers door werden geleid op weg naar de vertrekhavens van Duitsland, Nederland, België en Frankrijk, zonder de kans zich onder de plaatselijke bevolking te mengen.<sup>22</sup>

Die controles en desinfecteerprocedures waren indrukwekkende ervaringen. Ooggetuigen beschreven de angst en ongerustheid van migranten wier ganse hebbes en houden werd afgenomen en in grote, afgesloten kamers behandeld met gas en desinfectantia.<sup>23</sup> Mary Antin, een Joodse emigrante uit 1894 die haar ervaringen



later optekende, beschreef hoe de landverhuizers zich moesten ontkleden, hun lichaam moesten insmeren met een glibberige substantie die ze niet kenden en hoe een heet stortbad zonder waarschuwing over hen uit werd gekeild.<sup>24</sup>

De migranten die in Antwerpen arriveerden, vanaf 1905 in het Centraal Station, hadden er dus al een uitputtende reis opzitten. Op de perrons steeg de penetrante geur van desinfectantia op uit hun reisgoed.<sup>25</sup> Nog in 1913 stelde emigratiecommissaris Eugene Venesoën onomwonden dat door Duitsland reizen in de vierdeklussenwagons voor emigranten een 'onvoorstelbare foltering' moet zijn geweest.<sup>26</sup> David Toback, een 23-jarige Pools-Joodse emigrant die in 1898 in Antwerpen aankwam, schreef later in zijn memoires: 'Het was een oncomfortabele reis door Europa. Aan elke grens moesten ik en de andere passagiers ontsmet worden met kerosine. In vijf dagen heb ik geen enkele kans gehad om neer te liggen of te slapen. [...] Wanneer we eindelijk in Antwerpen arriveerden, was ik zo moe dat ik dui-zelde. Maar ik kon nu op zijn minst de oceaan ruiken. Meeuwen cirkelden boven mijn hoofd en ik voelde de nabijheid van Amerika.'<sup>27</sup>

## In Antwerpen

In België waren de epidemieën van begin jaren 1890 evenmin ongemerkt voorbijgegaan. Migrant uit geïnfecteerde gebieden betekenden niet enkel een gevaar voor de volksgezondheid, ze konden voor de Scheldestad ook een last betekenen wanneer ze uit de VS terug naar Antwerpen werden gedeporteerd.<sup>28</sup> Ook al bleef men voor een groot stuk vertrouwen op de controles aan de Pruisisch-Russische grens, toch verhoogde de waakzaamheid aan de Belgische grenzen. Schepen uit de havens van de getroffen gebieden werden in Doel gecontroleerd. Er gold een quarantaine van 48 uur.<sup>29</sup> Aan de treinstations aan de oostgrens scanden agenten de passagiers naar tekenen van ziekte en moesten transitmigranten kunnen bewijzen dat ze een ticket bij hadden, of voldoende geld om in hun eigen onderhoud te voorzien.<sup>30</sup>

De Belgische autoriteiten waren al enkele jaren bezig de druk op te voeren om de controles van landverhuizers in Antwerpen beter te organiseren. Het reglement op de landverhuizing van 29 april 1890 bepaalde dat de onderzoeken op een menselijke manier moesten gebeuren. De regering eigende zich het recht toe om dit op te leggen voor de regelmatige lijnen, de Red Star Line naar Noord-Amerika en de Norddeutscher Lloyd naar Zuid-Amerika. Het stadsbestuur bleef de verantwoordelijkheid naast zich neerleggen en wentelde die af op de scheepvaartmaatschappijen.<sup>31</sup>

Uiteindelijk diende de Red Star Line zelf een aanvraag in voor de bouw van een hangar op een perceel van de stad, op de hoek van de Rijnkaai en Montevideostraat. De bouwaanvraag die de Red Star Line in 1893 indiende, spreekt van een 'lokaal voor de berooking van het reisgoed en de geneeskundige schouwing der tusschen-dekpassagiers der Red Star Line'.<sup>32</sup> In het lokaal van de Red Star Line stonden twee grote stoomketels, een verticale en een horizontale, waarin de bagage werd ont-



Emigranten laden hun bagage uit voor desinfecteerfaciliteiten van de Red Star Line.  
(collectie Vrienden van de Red Star Line, Antwerpen)

smet.<sup>33</sup> Voordien gebeurde de controle van bagage en reisgoed door de douane aan de Belgische grens.<sup>34</sup> Maar als rechtstreeks gevolg van de cholera-epidemie en de Amerikaanse Quarantine Act nam de Red Star Line dit op eigen vraag over.<sup>35</sup> De Norddeutscher Lloyd bleef controles uitoefenen in een migrantenhotel aan de kade.<sup>36</sup>

De Belgische autoriteiten zorgden er wel voor dat de medische inspecties in handen bleven van de emigratiecommissie. Toen de VS, alweer naar aanleiding van de cholera-epidemie, consulaire artsen naar de Europese inschepinghavens stuurde om de controles te superviseren, verzette België zich hevig tegen de inmenging van de Amerikaanse dokter.<sup>37</sup> Om te beginnen verhinderde de nationale trots van de betrokken Belgische ambtenaren om buitenlandse bemoeienis met de controles van de emigratiecommissie te aanvaarden.<sup>38</sup> Ook werd er geklaagd dat de onderzoeken van de Amerikaanse arts zo lang uitliepen dat de schepen grote vertraging kregen.<sup>39</sup> Uiteindelijk kreeg de arts toelating om de controles bij te wonen, maar hij mocht er geen extra instellen.<sup>40</sup> De Red Star Line moest schipperen tussen de twee extremen. Ook al betekenden vertragingen voor de rederij verlies, de VS-politiek van *remote control* dwong de rederij – die haar passagiers nochtans zelf in haar hotels in de stad onderzocht<sup>41</sup> – ertoe de Amerikaanse arts toe te laten op haar schepen om de benodigde certificaten af te leveren.<sup>42</sup>



# CANADIAN PACIFIC RAILWAY

(ATLANTIC  
STEAMSHIP  
LINES.)

# To CANADA

de LIVERPOOL à CANADA

TOUS LES MARDIS.

d'ANVERS à CANADA

TOUS LES QUATORZE JOURS.

Pour d'autres renseignements s'adresser à

**H. DEBENHAM,**

AGENCE GÉNÉRALE MARITIME

46 AVENUE DEKEYSER, ANVERS.

TURNER & DUNNET, LITHO, LIVERPOOL.

Het gebouw van de Red Star Line op de hoek van de Rijnkaai en Montevideostraat werd pas in 1897 systematisch in gebruik genomen voor medische controles<sup>43</sup>, ook al was dit van meet af aan de bedoeling geweest.<sup>44</sup> De onderzoeken in Antwerpen werden en masse en relatief oppervlakkig uitgevoerd<sup>45</sup>, net voor het vertrek. Men zocht voornamelijk naar huid- en oogziekten. Toch had de stad nog een relatief goede reputatie in vergelijking met andere havens.<sup>46</sup> Betalende passagiers waren te kostbaar om zomaar weg te sturen en scheepvaartmaatschappijen gokten dat de Amerikanen even laks zouden zijn. Ze werden wel gevaccineerd en moesten een lange vragenlijst invullen die controleurs in de VS een omstandige medische geschiedenis van de migrant gaven.<sup>47</sup>

De organisatorische problemen bleven echter aanslepen. Toen de Canadian Pacific Railway in 1904 een trans-Atlantische lijn inlegde tussen Antwerpen en Canada, voerde de maatschappij haar controles uit in de openlucht, aan het Steen. De passagiers werden achter een gespannen zeildoek onderzocht, volgens gemeenteraadslid Frederik Venesoen zonder gêne gadeslagen door luie werklieden. In het najaar van 1904 bezocht de lokale politicus ook het controlestation van de Red Star Line. De inrichting was volgens hem uiterst gebrekkig. Naast medische controles, werd de loods ook gebruikt als magazijn voor scheepsbenodigdheden. De lokalen waren slecht van elkaar afgescheiden en de deuren stonden open. De verlichting en verwarming waren ontoereikend, de grond onverhard en de muren die vroeger gekalkt waren, stonden nagenoeg volledig bloot. Landverhuizers moesten zich behelpen en met hun koffers en pakken op houten balken zitten wachten op het onderzoek. Venesoen besluit: 'Gij bouwt wel groote en goede hangars voor de koopwaren; dan kunt gij wel eene beschutte plaats ter beschikking van arme menschen stellen [...].'<sup>48</sup>

Om de controle van transitmigranten te verbeteren, stelde de Antwerpse gemeenteraad aan de Belgische overheid een constructie van gedeelde verantwoordelijkheid voor. De stad zou een lokaal bouwen en de nationale overheid zou het dan huren. Het socialistische gemeenteraadslid Modeste Terwagne, tevens parlementair, trok hiermee naar de Kamer, maar vond er geen gehoor. De problemen waren te wijten aan het feit dat de Canadian Pacific geen vaste aanlegkaaien had, een zeer technische reden om alleen de stad verantwoordelijk te stellen. Uiteindelijk werd nergens gewag gemaakt van een oplossing.<sup>49</sup> Het is een treffende illustratie van de inefficiëntie waarmee de controle van transitmigranten voor de Eerste Wereldoorlog werd aangepakt.

Die inertie had in de eerste plaats gevolgen voor de migranten zelf, maar drukte ook op de Antwerpse bevolking. Speciale emigrantenhôtels of logementshuizen, veelal eigendom van emigratieagenten of scheepvaartmaatschappijen,

---

De Canadian Pacific Railway startte in 1904 een verbinding tussen Antwerpen en Canada. (MAS/Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen)

waren uitgezaaid over de hele stad. Een Koninklijk Besluit uit 1905 schreef hygiënische minimumeisen voor, maar de controles van de Antwerpse politie waren laks. Veel logementshuizen propten hun kamers vol met migranten, meer dan de wet toeliet. Wanneer de stedelijke gezondheidsdienst begon te ijveren om de inspecties op te drijven, stelde emigratiecommissaris Venesoen voor om soms de andere kant op te kijken. De hotels hadden nauwelijks voldoende capaciteit om de stroom transitmigranten op te vangen.<sup>50</sup>

Nochtans was properheid in de meeste hotels ver te zoeken.<sup>51</sup> In 1910 legden bewoners van de Loosstraat en de Lange Winkelstraat een petitie neer bij het stadsbestuur. Beide straten hadden een hoge concentratie aan hotels. In die huizen logeerden 100 tot 150 mensen tegelijk, ook al was er geen oppervlakte genoeg en moesten de landverhuizers in de kelder en op zolder slapen. De buurtbewoners waren naar eigen zeggen verplicht om ramen en deuren dicht te houden om de stank buiten te houden. Hun daken lagen vol van de 'drek en andere vuiligheden' van landverhuizers, die het regenwater bezoedelen.<sup>52</sup> Een politieonderzoek bevestigde 'dat er bedden in de kelder staan zoodat aldaar personen overnachten, de planken vloer zijn door de vuiligheid bedekt, en den drek drijft op en rond het gemak en nooit wordt er het ruimte gezuiverd'.<sup>53</sup>

In 1913 werd het herbergier Eduard Gebuers uit de Loosstraat te veel. In een hartstochtelijke brief aan de burgemeester, waar veel meer in doorschemert dan enkel bezorgdheid om de hygiëne van zijn tijdelijke burens, klaagde hij het gedrag van de landverhuizers aan en beschreef hij de schade die ze veroorzaakten aan zijn zaak: 'Wij kuischen dagelijks om alles proper te houden en dan komen die menschen met toelating gezegd, hun neus tusschen hunne twee vingeren uit snutten vlak voor mijne deur, ik zeg u Mijnheer als u bij mij een glas bier waard aan het drinken en gij zaagd zoo iets dan zou u de tweede maal niet terug komen.'<sup>54</sup>

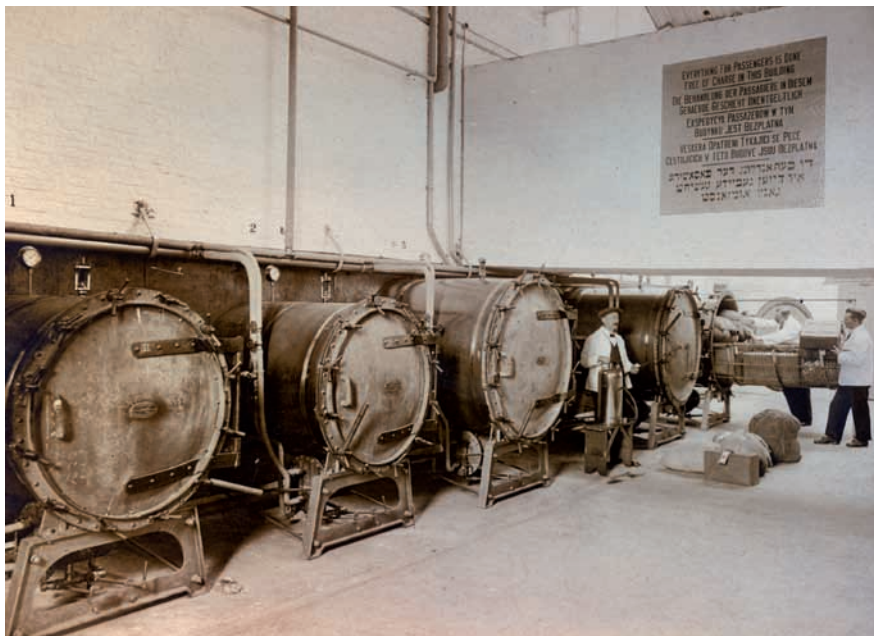
De gevolgen van het Amerikaanse migratiebeleid compliceerden de situatie verder. Migrant die in de VS of Canada niet door de controles raakten, werden opgevangen in de stad. Soms was dat tijdelijk om van hun trachoom te genezen in ziekenhuizen zoals Stuyvenbergh of Stappaerts. Voor anderen, zoals passagiers die werden geweigerd voor een mentale achterstand en die geen familie meer hadden om naar terug te gaan, moest een meer permanente oplossing gezorgd worden.<sup>55</sup> Bovendien spiegelde malafide migratieagenten hun Russische klanten voor dat ze de controles aan de Pruisische grens konden omzeilen door om Duitsland heen naar Antwerpen te trekken. Ze vergaten erbij te vermelden dat hen in de Belgische haven net dezelfde onderzoeken te wachten stonden. Talloze Russische emigranten strandden zo in Antwerpen in een juridisch vacuüm. Ze konden niet verder naar Amerika en omdat ze vaak illegaal uit Rusland vertrokken waren, konden ze niet meer terug. Joodse reizigers konden een beroep doen op de hulporganisatie Ezra. Velen vielen ten laste van de stad, die nadrukkelijk naar de scheepvaartmaatschappijen keek om een oplossing te vinden.<sup>56</sup>

Voor de Eerste Wereldoorlog is men er in Antwerpen nooit in geslaagd om een integraal plan op te stellen voor de opvang van transitmigranten. Nochtans was het besef er dat dit, naar analogie met andere grote migratiehavens zoals Rotterdam en Hamburg, nodig was. In 1908 had de emigratiedienst, als gevolg van epidemieën in vertreklanden, een medische controle in het Centraal Station opgezet. Omdat ze vond dat die onvoldoende was, begon het ministerie van Binnenlandse Zaken er het jaar nadien zijn eigen controles uit te voeren. Die maakten deel uit van een groter opzet, waarbij migranten al in het buitenland afgezonderd zouden worden in de treinen. Eens in Antwerpen zouden de landverhuizers via een aparte trap naar het medisch onderzoek worden gebracht. Tegelijk zou hun bagage ontsmet worden. Ten slotte wilde men een gigantische slaapzaal vlak bij de kaaien bouwen. Op die manier dacht men zowel de emigranten te beschermen tegen allerlei misbruik, als de bevolking van de stad te vrijwaren voor overlast. Deze plannen werden nooit werkelijkheid en tegen de inspectie van Binnenlandse Zaken in het Centraal Station kwam hevig protest van de Antwerpse lobby en de Red Star Line.<sup>57</sup> In 1913, het jaar voordat de oorlog het migrantenverkeer over Antwerpen zou onderbreken, pleitte de emigratiearts Daman voor de creatie van één centrale autoriteit die instond voor het sanitaire beleid in Antwerpen. Die moest de belangen van de emigratiecommissie van Buitenlandse Zaken, de gezondheidsdienst van de stad Antwerpen en rederijen op elkaar afstemmen.<sup>58</sup> Van een dergelijk orgaan is echter geen spoor.

### Na de Eerste Wereldoorlog

Na de wapenstilstand kwam de emigratie naar Noord-Amerika nooit meer terug op het vooroorlogse niveau. De Amerikaanse immigratiequota 1921 en 1924 legden strenge beperkingen op. Het gevolg was een daling van de Europese emigratie met maar liefst twee derden tussen 1921 en 1924. De transitprocedures in de Atlantische zone waren niet voorbereid op de nieuwe regulering. Wanneer het nieuws kwam dat de quota bijna waren gehaald, ontstond er een ware race tussen de schepen die op zee waren. Kapiteins namen grote risico's om toch nog op tijd in de Amerikaanse havens aan te komen. Consuls die in de vertreklanden visa moesten uitreiken, mochten dit maar stoppen wanneer het officiële bericht hen had bereikt dat de quota vervuld waren – te laat, dus. De nood naar nog meer Amerikaanse overzeese bureaucratie drong zich dan ook op.<sup>59</sup> In 1926 werd de hoofdcontrole die altijd in de aankomsthavens was uitgevoerd, geëxporteerd naar de vertrekhavens en later zelfs naar stedelijke centra in de emigratieregio's.<sup>60</sup>

In Antwerpen hernam de Red Star Line haar lijndiensten naar Noord-Amerika in het najaar van 1919. Voor de quota in werking traden, leek het er even op dat de transitmigratie in Antwerpen zou verdergaan zoals voor de Duitse bezetting. Door de onstabiele situatie in Oost-Europa en het Rusland van de burgeroorlog, bleven mensen uit die regio in Antwerpen aankomen met als doel een boot te nemen naar Amerika.<sup>61</sup> Nog in 1925 ging men ervan uit dat de emigratie zich vroeg of laat zou



De autoclaven voor de desinfectie van het reisgoed in het Red Star Linegebouw, ca. 1926 (collectie Vrienden van de Red Star Line, Antwerpen)

herpakken.<sup>62</sup> Het verklaart voor een stuk waarom men in Antwerpen net in die periode begon te investeren in de verbetering van de sanitaire installaties.

Tijdens de bezetting hadden de Duitsers de stoominstallaties uit de loods van de Red Star Line geroofd.<sup>63</sup> Na de wapenstilstand werden de migranten gebaad, gedesinfecteerd en gecontroleerd in het Stuyvenbergziekenhuis, het ziekenhuis van de burgerlijke godshuizen, voor rekening van de rederijen. Begin 1921 echter werd in New York een geval van tyfus ontdekt. De autoriteiten in de VS stelden bijkomende eisen voor de medische en sanitaire procedures. Zo moesten migranten geschoren worden en minutieus onderzocht op allerlei ongedierte.

De beheerraad van Stuyvenberg vergaderde hierover op 16 februari 1921, in aanwezigheid van emigratiecommissaris Venesoën, een arts van het Amerikaanse consulaat en vertegenwoordigers van de verschillende scheepvaartmaatschappijen. Ze kregen te horen dat het ziekenhuis geen verantwoordelijkheid op zich wenste te nemen voor de nieuwe uitgebreide procedures. De vrees dat migranten de overige ziekenhuisbewoners zouden besmetten, was een hoofdargument. Raadslid d'Haenens vertelde dat een patiënt luizen had opgedaan in de baden van het ziekenhuis, die er, zo beweerde hij zonder enige wetenschappelijke argumentatie, 'zonder enige twijfel waren binnengebracht door emigranten'.<sup>64</sup>

De Red Star Line moest dus op zoek naar nieuwe oplossingen. Ze bouwde een van haar stapelhuizen in de Braziliëstraat, één blok verwijderd van het controle-



De eerste verdieping van het gebouw van de Red Star Line aan de Rijnkaai, waar de medische controles gebeurden, ca. 1926 (collectie Vrienden van de Red Star Line, Antwerpen)

station aan de Rijnkaai en de Montevideostraat, om tot een tijdelijke inrichting. De landverhuizers moesten er een douche van twintig minuten nemen. Terwijl werden hun kleren ontsmet. Ze kregen benzol en warme azijn ter beschikking om hun haar te wassen en te ontluizen. Ondertussen begon de Red Star Line met de uitbreiding van het station aan de Rijnkaai. Er kwam een nieuwe vleugel met twee verdiepingen. Bagage en kleren werden met stoom ontsmet in zes grote autoclaven of drukkamers. Op de eerste verdieping werden de medische onderzoeken uitgevoerd en vaccinaties gegeven. Op de benedenverdieping waren rijen douches, waar transitmigranten gelijkaardige procedures moesten doorlopen als in de Braziliëstraat. De geïnfecteerde en steriele zones in het gebouw waren strikt van elkaar afgezonderd.<sup>65</sup> Mannen en vrouwen kwamen gescheiden binnen en moesten zich ontkleden. Terwijl personeel hun kleren ophaalde om die in de autoclaven te stoppen, gingen de migranten in een douchecabine, waar ze zich volledig en grondig moesten wassen. Ze kregen hun kleren pas na een uur terug. Speciale sproeiers zorgden voor een watergordijn tussen de douchecabine en het steriele kleedhokje, dat elke nog levende bacil uit de gedesinfecteerde zones moest houden. De middengang leidde uiteindelijk naar een kantoor waar de certificaten werden afgestempeld. Door de constructie van het gebouw was er fysiek geen enkele manier om aan het bad te ontsnappen. De migranten hadden geen andere keus dan zich aan alle procedures te onderwerpen, wilden ze uiteindelijk het gebouw verlaten.<sup>66</sup>



Deze ruimtelijke controle over de transitmigrant bleef niet alleen beperkt tot de gebouwen van de Red Star Line, zo lijkt het.<sup>67</sup> Migranten die met de trein uit Duitsland kwamen, zaten in aparte wagons die achteraan de trein hingen. Om België binnen te raken was een transitvisum nodig. In het station van Brussel-Noord werden deze wagons losgekoppeld en aan de trein naar Antwerpen gehaakt, zonder dat de passagiers de stellen mochten verlaten.<sup>68</sup> In Antwerpen werden de migranten opgevangen in hotels die eigendom waren van de rederijen, tot ze meegenomen werden naar het ontsmettingsstation van de Red Star Line. Na die procedure werd men meegenomen naar quarantainehotels, waar enkel ontsmette passagiers mochten verblijven om het vertrek af te wachten.<sup>69</sup>

### Herinnering

Het heeft er de schijn van dat men in Antwerpen er pas in slaagde een min of meer coherente organisatie van de emigratie uit te bouwen wanneer die al ver over zijn hoogtepunt heen was. Al probeerde de Red Star Line het tij in de jaren 1920 nog te keren door zich te gaan richten op luxecruises, in 1934 ging de rederij op de fles.<sup>70</sup> Het complex werd in 1935 gevorderd door de stad Antwerpen als schadeloosstelling voor het breken van het huurcontract van het perceel. Tot 1960 fungeerde het als een aanwervingsbureau voor scheepsherstellers. Nadien kreeg het tal van bestemmingen, terwijl het langzaam aan verkrotte. In de jaren 2000 werd het geklasseerd als monument.<sup>71</sup> Op 28 juni 2010 is men officieel begonnen aan de restauratie voor het museum.

Het Red Star Linecomplex is voor veel Antwerpenaren een nostalgische plaats, die de tijd in herinnering brengt toen de mensen op de kaaien samentroepen om de reusachtige oceaanstomers te zien die in de haven arriveerden. Nazaten van de migranten die op de Rijnkaai de boot hebben genomen, kunnen er stilstaan bij het epische karakter van de trek van hun voorouders en verstomd staan van de moeilijkheden en ontberingen die ze onderweg hebben meegemaakt.

Het complex is echter ook een getuige van de striktere transit- en grensprotocollen naarmate de kosmopolitische 19e eeuw zijn einde naderde. De bouwkundige evolutie van het complex, van een bescheiden havenloods naar een volwaardig sanitair station, wijst op zich al naar de toenemende capaciteit van staten om migratie te beheersen. Evoluties op macroniveau kristalliseerden er zich in de controles van migranten en konden het leven van nogal wat mensen ingrijpend beïnvloeden. Families raakten voor jaren gescheiden en voor sommigen eindigde de reis waarvoor ze dikwijls have en goed hadden verkocht in Antwerpen.

Ook al behoort de trans-Atlantische massamigratie tot het verleden, nog dagelijks verlaten mensen hun vertrouwde omgeving om het elders opnieuw te proberen. De Red Star Line als *lieu de mémoire* is dan ook maar relevant wanneer de geschiedenis wordt verteld in relatie met wat er nu gebeurt. Migratie en mobiliteit zijn universeel en fundamenteel menselijk. Door het historische verhaal van de Red Star Line te kaderen binnen die algemene context van menselijke mobiliteit, is dat de boodschap die het museum wil geven.

- 1 'Iedereen die naar Antwerpen komt, moet naar de dokter. Het eerste wat de mensen vragen is: "Ben je al naar de dokter geweest?" "Wat heeft de dokter gezegd?"' Uit de Engelse vertaling van Tamara Kahana, 1953. Oorspronkelijke tekst in het Jiddisch.
- 2 Amy L. FAIRCCHILD, *Science at the Borders. Immigrant Medical Inspection and the Shaping of the Modern Industrial Labour Force*, Baltimore/Londen: Johns Hopkins University Press, 2003, p. 119-159; Alan A. KRAUT, *Silent Travelers. Germs, Genes and the 'Immigrant Menace'*, Baltimore/Londen: Johns Hopkins University Press, 1995, p. 50-77.
- 3 Aristide ZOLLBERG, *A nation by design. Immigration policy in the fashioning of America*, Cambridge (MA)/Londen: Harvard University Press, 2008, p. 264-267.
- 4 *The Dillingham Commission Reports. Volume IV. Emigration conditions in Europe*, Washington: Government Printing Office, 1911, p. 80.
- 5 Vladimir RONIN, *Antwerpen en zijn 'Russen'. Onderdanen van de tsaar, 1814-1914*, Gent: Stichting Mens en Cultuur, 1993, p. 252; Informatie over de interviews met Joodse transitmigranten mondeling verkregen van dr. Gur Alroey van de Universiteit van Haifa.
- 6 Sholem ALEICHEM, *Adventures of Motl, Peysi the Cantor's son, 1907*. Vertaald in: Luc VERHEYEN, *Zeit gezoent, Antwerpen!* In: Mandy NAUWELAERTS e.a., *One Foot in America. De Joodse migranten van de Red Star Line en Eugene Van Mieghem*, Antwerpen: BAI, 2009, p. 139.
- 7 Danielle VAN DE VLOET, *De gebouwen aan de Rijnkaai*. In: Mandy NAUWELAERTS (red.), *Red Star Line. People on the Move*, Antwerpen: BAI, p. 67-74; Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek. Gebouwen van de Red Star Line te Antwerpen*, rapport, april-mei 2008, p. 7-30.
- 8 N.R.P. BONSOR, *North Atlantic Seaway. Volume 2. An illustrated history of the passenger services linking the old world with the new*, Jersey: Bookside Publications, 1978, p. 829-868; Vernon E.W. FINCH, *The Red Star Line*, Antwerpen: Uitgeverij de Branding N.V., 1988, p. 37-40; Torsten FEYS, *Red Star Line als transportmaatschappij*. In: Mandy NAUWELAERTS (red.), *Red Star Line [...]*, p. 35-54; William Henry FLAYHART III, *The American Line (1871-1902)*, New York/Londen: W.W. Norton & Company, 2000, p. 79-90.
- 9 Voor een algemene introductie op de postkoloniale trans-Atlantische migratie tussen Europa en Amerika, zie onder andere: Dudley BAINES, *Emigration From Europe 1815-1930 (Studies in Economic History and Social History)*, London: MacMillan Education Ltd., 1991, 87 p.; Hans KRABBENDAM, *De natie van vele naties. Immigranten in de Verenigde Staten, 1776-1924*. In: Eduard VAN DE BILT & Joop TOEBES (red.), *Een samenleving op de rails. De Verenigde Staten tussen 1776 en 1917*, Nijmegen: SUN, 1995, p. 199-230; Leslie PAGE MOCH, *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650*, Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press, 1992, p. 147-160.
- 10 E. SPELKENS, *Antwerp as a Port of Emigration 1843-1913*. In: *Two studies on emigration through Antwerp to the New World*, Brussel: Center for American Studies, 1976, p. 122.
- 11 E. SPELKENS, *Antwerp as a Port [...]*, p. 106.
- 12 E. SPELKENS, *Antwerp as a Port [...]*, p. 71.
- 13 John EVERAERT, *Landverhuizers op doortocht. Antwerpen en de transatlantische migratie (1843-1914)*. In: Lieven SAERENS, Robert VERVOORT, John EVERAERT e.a., *Landverhuizers. Antwerpen als kruispunt van komen en gaan*, Gent: Pandora, 2002, p. 9.
- 14 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 188, Expediteur Edmond Van Peborgh aan de Gouverneur, 01/05/1882. De gegevens uit het provinciearchief van Antwerpen en het FelixArchief werden bijeengebracht door Erica De Coster, vrijwilligster van het museum Red Star Line | People on The Move.
- 15 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 187, Rijkscommissaris aan de Gouverneur, 4.12.1880.
- 16 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 229, volledig dossier.
- 17 Johan COENE, *De opvang van landverhuizers te Antwerpen*, RUG, licentiaatsverhandeling, p. 174-177; Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 190, Verslag van de zitting van de Emigratiecommissie, 16/12/1882.
- 18 Vanaf de jaren 1880 begon de emigratie naar Amerika te verschuiven van West-Europa naar Zuid- en Oost-Europa. In Antwerpen ging het voornamelijk om Oostenrijk-Hongarije en tsaristisch Rusland.
- 19 Tobias BRINKMANN, 'Travelling with Ballin'. *The Impact of American immigration Policies on Jewish Transitmigration within Central Europe, 1880-1914*. In: *International Review of Social History*, (2008)53, p. 464-465.
- 20 Amy L. FAIRCCHILD, *Science at the Borders [...]*, p. 145-146; Tobias BRINKMANN, 'Travelling with Ballin' [...], p. 469.
- 21 Duitsland veranderde in de jaren 1870 van een emigratiegebied naar een land met belangrijke immigratie van onder andere etnische Polen uit het Russische keizerrijk.

- 22 Tobias BRINKMANN, "Travelling with Ballin" [...], p. 459-484; Tobias BRINKMANN, Why Paul Nathan Attacked Albert Ballin. The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886-1914. In: *Central European History*, (2010)43, p. 59-65; Barbara RÜTHI, *Invading Bodies. Medizin und Immigration in den USA 1880-1920*, Frankfurt/New York: Campus Verlag, 2009, p. 139-144.
- 23 Barbara RÜTHI, *Invading Bodies* [...], p. 140.
- 24 Mary Antin in *Promised Land*. Geciteerd in: Barbara RÜTHI, *Invading Bodies* [...], p. 141.
- 25 A. CLEYSKENS, *Tableaux anversois*, 1905. Geciteerd in: Vladimir RONIN, *Antwerpen en zijn 'Russen'* [...], p. 242.
- 26 FelixArchief, 3.830/462, *Bundel Congres over Hygiëne van de Woning 1912-1914*, Eugene Venesoen op het congres over het treinvervoer van emigranten, 31/08-07/09/1913. Eigen vertaling uit het Frans.
- 27 Carole MALKIN, *The Journeys of David Toback as retold by his granddaughter Carole Malkin*, New York: Shocken Books, p. 190-191. Eigen vertaling uit het Engels.
- 28 Vladimir RONIN, *Antwerpen en zijn 'Russen'* [...], p. 225.
- 29 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 232, De gouverneur aan de minister van Landbouw, Industrie en Openbare Werken, 21/06/1893.
- 30 Vladimir RONIN, *Antwerpen en zijn 'Russen'* [...], p. 224-225.
- 31 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 229, Dossier *Emigration. Hangars. Examen & désinfection éventuel des bagages des émigrants en destination des Etats-Unis*.
- 32 FelixArchief, Bouwdossiers, Bouw- en Milieuevergunningen, 1893#989, Dossierhoek Rijnkaai-Montevideostraat. Geciteerd in: Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek* [...], p. 8.
- 33 Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek* [...], p. 12-16.
- 34 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 228, Ministerie van Financiën en Douane aan minister van Buitenlandse Zaken, 23/06/1879.
- 35 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 229, Brief van de Minister van Landbouw, Industrie en Openbare Werken, 29/08/1893; 228, Gouverneur van Antwerpen aan de directeur van de douane in Antwerpen, 30/06/1893.
- 36 FelixArchief, Bouwdossiers, Bouw- en Milieuevergunningen, 1893#989, Dossierhoek Rijnkaai-Montevideostraat. Geciteerd in: Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek* [...], p. 8.
- 37 *The Dillingham Commission Reports. Volume IV. Emigration conditions in Europe*, Washington: Government Printing Office, 1911, p. 80-82.
- 38 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 237, Dr. De Wolf, hoofd van de geneeskundige dienst van emigratie, aan de commissaris, 26/05/1893.
- 39 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 237, Eugene Venesoen aan de Gouverneur van Antwerpen, 22/06/1893.
- 40 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 237, De Gouverneur aan Von der Becke en Marsily, 15/10/1893.
- 41 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 237, De Rijkscommissaris aan de Gouverneur van Antwerpen, 07/10/1893.
- 42 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 237, Dr. De Wolf, hoofd van de geneeskundige dienst van emigratie, aan de commissaris, 26/05/1893.
- 43 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 248, Rapport over de emigratie in 1896; 251, Rapport over de emigratie in 1899.
- 44 Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 229, Dossier *Emigration. Hangars. Examen & désinfection éventuel des bagages des émigrants en destination des Etats-Unis*.
- 45 In 1892 moesten dikwijls zo'n 1500 migranten op één uur geïnspecteerd worden. Zie: Provinciearchief Antwerpen, Archief Scheepvaart en Landverhuizing 1854-1924, nr. 619, 219, De Gouverneur aan de Minister van Buitenlandse Zaken, 28/04/1892.
- 46 *The Dillingham Commission Reports. Volume IV. Emigration conditions in Europe*, Washington: Government Printing Office, 1911, p. 80-82.
- 47 Alan A. KRAUT, *Silent Travelers* [...], p. 51.
- 48 FelixArchief, Modern Archief, MA-GR-L 164, *Gemeenteblad*, 22/11/1904, p. 230. De gegevens uit het *Gemeenteblad* werden door Tine De Smet van de Universiteit Gent verzameld tijdens haar stage publieksgeschiedenis bij het museum Red Star Line | People on the Move.
- 49 FelixArchief, Modern Archief, MA-GR-L 164, *Gemeenteblad*, 22/11/1904, p. 222.
- 50 E. SPELKENS, Antwerp as a Port [...], p. 79-81.
- 51 E. SPELKENS, Antwerp as a Port [...], p. 80.
- 52 FelixArchief, Modern Archief, 27819.171, *Petitie overlast landverhuizers*, 1910.
- 53 FelixArchief, Modern Archief, 27819.171, *Politieverslag*, 12/10/1910.

- 54 FelixArchief, Modern Archief, 27819.171, Klacht over de toestand van emigrantenhuizen in de Loosstraat door Gebuers, 1913.
- 55 Algemeen Rijksarchief Brussel, Archief van het Ministerie van Justitie, Vreemdelingenpolitie, 268, dossier over 5 gerepatrieerden met mentale achterstand, 1905.
- 56 Algemeen Rijksarchief Brussel, Archief van het Ministerie van Justitie, Vreemdelingenpolitie, 265, Emigratiecommissaris Eugene Venesoen aan de gouverneur van Antwerpen, 28/11/1906.
- 57 E. SPELKENS, Antwerp as a Port [...], p. 75-78.
- 58 FelixArchief, 3.830/462, Bundel *Congres over Hygiëne van de Woning 1912 -1914*, emigratiearts Daman op het congres over het treinvervoer van emigranten, 31/08-07/09/1913, p. 30.
- 59 Aristide ZOLLBERG, *A nation by design* [...], p. 254.
- 60 Collectie Vrienden van de Red Star Line, *Ocean Ferry*, 03/1926, p. 5.
- 61 23.453 in 1920 en 30.883 in 1921, tegenover onmiddellijk maar 9.492 in 1922. Het cijfer zou nooit meer boven de 10.000 komen. In de jaren 1930 spreken we doorgaans maar over enkele honderden per jaar. Cijfers van de emigratiedienst. Zie: Rijksarchief Beveren, Archief van de dienst voor Emigratie 1912-1974.
- 62 FelixArchief, Modern Archief, 27819, Brief van de emigratiecommissaris aan Hymans, 1925.
- 63 FelixArchief, Bouw- en Milieuvergunningen, 25#34471, P. Mitchell aan het college van Schepenen en Burgemeester, 08/01/1921.
- 64 OCMW-archief 'Maagdenhuis' Antwerpen, Archief Stuyvenberg, Proces-Verbaal van de zitting van 12/02/1921 van het 1e bureau. Eigen vertaling uit het Frans.
- 65 Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek* [...], p. 21-29.
- 66 FelixArchief, Modern Archief, 27819.171, Krantenknipsel *Les neufpoux du docteur Terwagne*, s.d.; L'Emigration par Anvers. Quelques precisions necessaries. In: *L'Action Nationale*, 28/02/1921.
- 67 De periode waarvan sprake, is nog niet grondig genoeg onderzocht om definitieve uitspraken te doen. Research voor de ontwikkeling van de vaste opstelling van het museum Red Star Line | People on te Move wijst alvast in die richting.
- 68 Rijksarchief Beveren, Archief van de dienst voor Emigratie 1912-1974, 117, Circulaire van Eugene Venesoen over misstanden in Brussel, 17/04/1923.
- 69 FelixArchief, Modern Archief, 27819.171, Krantenknipsel *Les neufpoux du docteur Terwagne*, s.d.; L'Emigration par Anvers. Quelques précisions nécessaires. In: *L'Action Nationale*, 28/02/1921.
- 70 Robert VERVOORT, De Vloot. In: Mandy NAUWELAERTS (red.), *Red Star Line* [...], p. 87.
- 71 Silvie CREYF, *Aanvullend bouwhistorisch onderzoek* [...], p. 30-47; Danielle VAN DE VLOET, *De gebouwen aan* [...], p. 67-74.